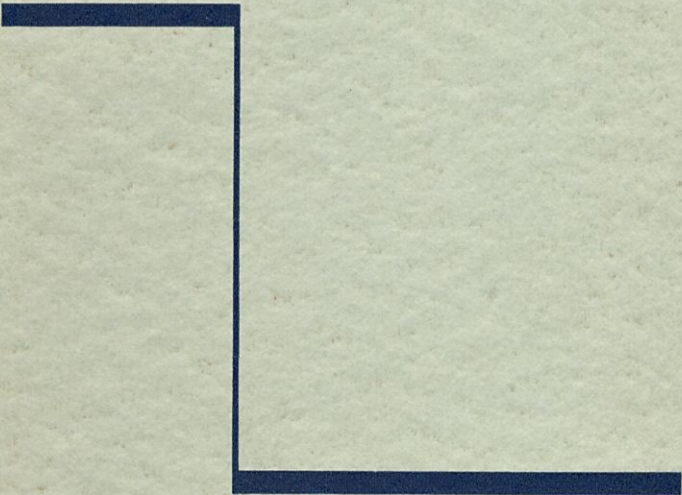


CHEVROLET

1934



***"Ajakaa sitä 5 minuuttia
— ja Te ette koskaan ha-
lua ajaa toista autoa"***

Teille,

**jolla on onni myydä
CHEVROLET 1934!**

*J*oka vuosi, kun olemme kokoontuneet tarkastamaan ja tutkimaan Chevroletin uusia malleja, olemme sopineet vuoden iskulauseesta, joka sitten on ollut ikäänkuin sota-huutomme, meidän välinen tunnussanamme myyntitrynnäkön aikana ja se, johon sekä meidän mainontamme että Teidän asiakkaitten muokkaaminen on perustunut.

Iskulauseet ovat vaihdelleet. Muutamat ovat olleet onnistuneita ja sattuneet naulan päähän — ajatelkaapas vain iskusanaa »**laatu**». Toiset kenties eivät ole iskeneet oikeaan. Eräs seikka on kuitenkin ehdottoman varmaa. Tämän vuoden iskulause on oikeaan osunut. Se kuuluu:

**Ajakaa CHEVROLET 1934 viisi minuuttia,
niin ette koskaan halua ajaa toista vaunua!**

Vaikkakin tähän iskulauseeseen olisi tehtävä pieni lisäys: »... saman hintaluokan vaunua», niin on se todella paras ja asiallinen, mitä meillä pitkään aikaan on ollut.

Ne uutuudet, jotka Chevroletissa tänä vuonna on ja joista paljon puhutulla polvinivel-jousituksella on verrattomasti suurin merkitys, ovat tarkoitetut luomaan uudeleen käsitteet: »ajomukavuus», »ajovarmuus» sellaisessa laajuudessa, että jokainen, joka on ajanut vaunua, vaikkakin vain lyhyehkön matkan, on ehdottomasti »kiinni» siinä.

*Seuraavassa tarkastelemme lähemmin teknillisiä yksityiskohtia. Tässä yhteydessä toteamme vain: **että tänä vuonna on monta vertaa tärkeämpää kuin ennen saada asiakas itse ajamaan uutta mallia.***

*Polvinivel-jousituksen rakenteen ja tehon selostaminen saattaa väsyttää monta asiakasta. Kaikilla ostohaluisilla ei ole tarpeeksi teknillisiä perustietoja voidakseen seurata mukana. Mutta sitä **vaikutusta**, joka polvinivel-jousituksella on ajo-ominaisuuksiin, ei kukaan, joka vain on oppinut ohjaamaan autoa, voi olla kokematta ja käsittämättä.*

Senvuoksi tulee yhteisen iskulauseemme olla

Asiakkaat on saatava vaunuun

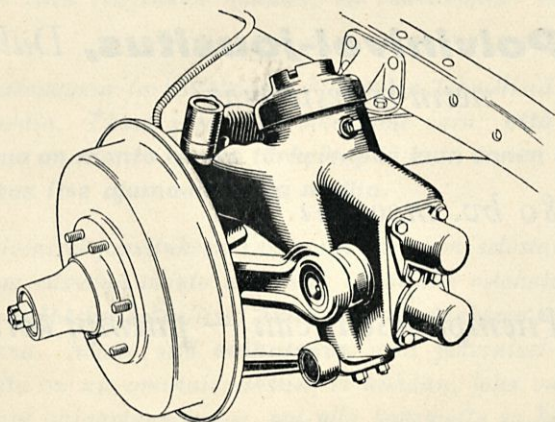
**— antakaa heidän ajaa sitä —
eivätkä he halua mitään
muuta vaunua.**

CHEVROLET 1934

Todella suuret uutuudet:

- 1. Polvinivel-jousitus, Dubon-**
netin-järjestelmää
- 2. 80 hv. moottori**
- 3. Pitempi akselinväli — pitempi kori**
- 4. Vahva kehys, YK-mallia**
- 5. Tehokkaampi, yksinkertaisempi**
jarrusto
- 6. Renkaiden koko suurempi**

Polvinivel-jousitus on Chevroletin suuri, merkittävä uutuus v:lle 1934. Koska yksilöllisen etujousituksen vaikutusta ja niitä seikkoja, jotka ovat vaatineet sen käytäntöön ottamisen, on perusteellisesti käsitelty erikoisessa viikkosessa, tahdomme tässä vain selostaa Dubon-



netin-järjestelmää, joka on v. 1934 Chevroletin kaikkien Master-mallien etupyörissä.

Alkakaamme pyörästä. Napa, joka aikaisemmin kuningastapin välityksellä oli kiinnitetty jäykkään etuakseliin, on nyt suoraan yhteydessä siihen vankasti kiinnitettyyn, etusuuntaan olevaan varteeseen. Tämän varren etupäähän on kohtisuoraan kiinnitetty lyhyt,

umpinainen poikkiakseli, joka sisäpäästään salpojen välityksellä on kiinnitetty jousikopassa olevaan toiseen varteen. Viimeksi mainittu varsi vaikuttaa

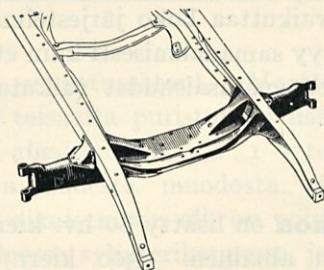
- a) vahvaan, kierteiseen pääjouseen,
- b) toiseen, edellisen sisässä olevaan pienempään kierrejouseen,

c) kahteen nesteiskuvanvaimentajaan, jotka ovat jousikopan etupuolella.

Sitäpaitsi näkyy kuvasta yksinkertaisempi tukivarsi, joka on päävarren alla jarrurummun ja jousikopan alapuolen välillä.

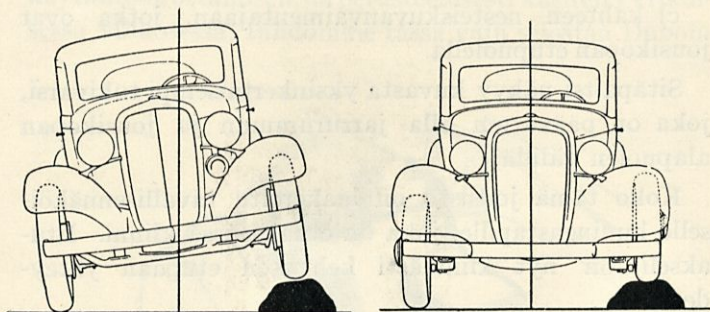
Koko tämä jousisto on laakeroitu tavallisennäköiselle kuningastapille, joka on etuakselissa kiinni. Etuakseli on nyt kiinteästi kehyksen etupään yhteydessä.

Jousijärjestelmä toimii seuraavalla tavalla: Jokaisen tiessä olevan epätasaisuuden kohdalla liikahtaa pyörä; tämä liike siirtyy päävarren kautta jousistoon, joka on öljytäytteisessä kotelossa, ja siinä se tulee sikäli tehotomaksi, ettei se pääse vaikuttamaan vaunuun kokonaisuudessa.



Paitsi niitä polvinivel-jousituksen tarjoamia etuja, jotka on käsitelty erikoisessa vihkosessa, on Chevroletin järjestelmällä seuraavat päivänselvät edut:

a) Pyörän pystysuora liike tapahtuu aina samalla tasolla (näin ollen ei enää esiinny "shimmyä", eikä muita epämukavuuksia).



b) Joustamattoman järjestelmän paino on vähennetty minimiin (vain pyörät ja navat sekä varret napojen ja jousikoppien välillä).

c) Koko järjestelmä toimii öljyssä (näin ollen ei jousikitinää eikä etujousien voitelua).

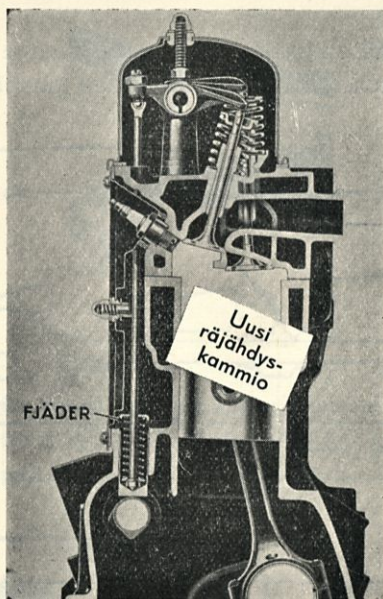
d) Ohjaaminen tapahtuu tavallisen raidetangon välityksellä, joka vaikuttaa koko järjestelmään, niin että jousikoppa siirtyy samanaikaisesti kuin etupyörä (tästä syystä eivät tien epätasaisuudet vaikuta ohjaukseen).

2

Moottorin tehoa on lisätty 80 hv. kierrosluvun silti ollessa verraten alhainen: 3.300 kierr./min. Tämän

vuoksi Chevrolet 1934 pystyy saavuttamaan jopa 128 km. tuntinopeuden.

Tehon lisääntyminen ei johdu sylinteritilavuuden kohoamisesta; se on pysynyt entisellään. (Tulos:

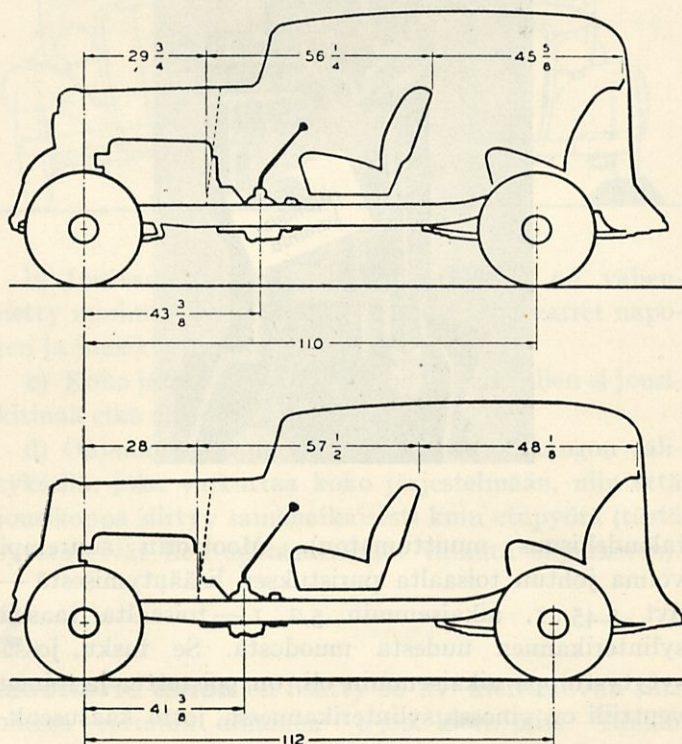


taloudellisuus muuttumaton). Moottorin suurempi voima johtuu toisaalta puristuksen lisääntymisestä — nyt 5,45 : 1, aikaisemmin 5,2 : 1 — toisaalta taasen sylinterikannen uudesta muodosta. Se tasku, jossa sytytystulppa aikaisemmin oli, on poistettu, ja toinen venttiili on vinossa sylinterikannessa, jotta kaasuseok-

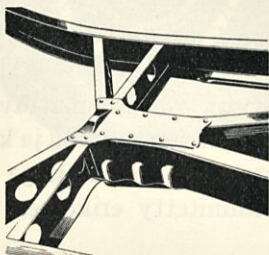
seen sidottu räjähdysteho tulisi paremmin käytetyksi hyväksi.

3

Akselinväliä on lisätty 2 tuumalla ollen se nyt $112'' = 2,845$ m. Sitäpaitsi on moottori uuden jousijärjestelmän

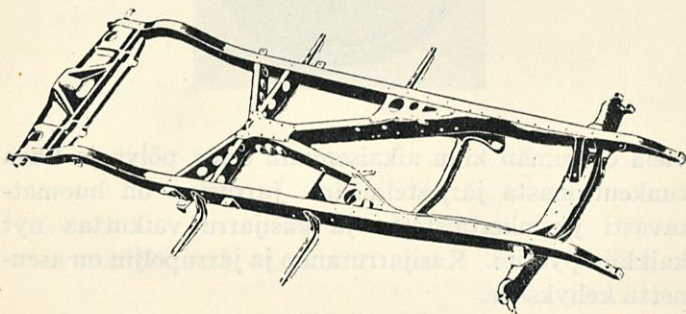


vuoksi voitu siirtää eteenpäin 2 tuumaa, jonka vuoksi korin kokonaispituutta on pystytty lisäämään 4" eli 10 sm. Mitä tämä tilaan ja mukavuuteen nähden merkitsee, siitä Teille ei tarvitse huomauttaa. Mutta Teidän on muistettava puhua tästä asiakkaalle.



4

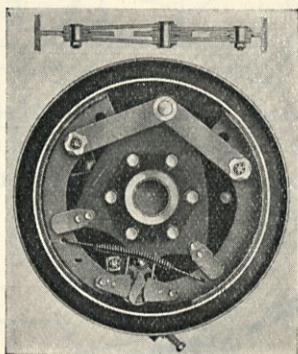
Chevroletin uusi kehys on erikoisesti vahvistettu. Sitä nimitetään YK-kehykseksi, koska vahvikekiskot yhdessä muodostavat nämä kirjaimet. Sitäpaitsi on



kehys monesta kohtaa »laatikkomallinen», mikä on yhä vahvistanut sitä. Tämä on nimittäin eräs perusedellytys, jotta uusi jousijärjestelmä olisi täysin tehokas.

5

Chevroletin jarrut on huomattavasti parannettu. Muuttamalla jarrukenkien muotoa ja kokoa on jarrutus-pinta ja sen ohessa teho kohonnut 33 %:lla. Sitäpaitsi on jarrukilpeen kiinnitetty erikoinen suojuspelti, joka



vielä enemmän kuin aikaisemmin estää pölyä ja likaa tunkeutumasta järjestelmään. Jarrustoa on huomattavasti yksinkertaistettu ja käsijarru vaikuttaa nyt kaikkiin pyöriin. Käsijarrutanko ja jarrupoljin on asennettu kehykselle.



6

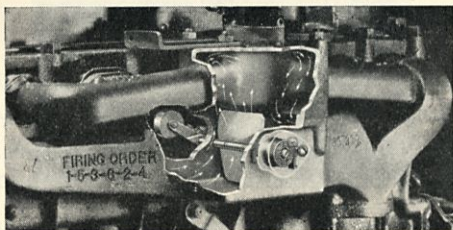
Renkaiden kokoa on lisätty ollen nyt $5,50 \times 17$.
Renkaan normaalipaine on ainoastaan noin 2 kg.

CHEVROLET 1934

Muita vaunun ajo-ominaisuuksille tärkeitä uutuuksia:

1. Parannettu automaattinen etulämmitys.
2. Parannettu kaasuttaja.
3. Kaasuttaja tehokkaasti eristetty.
4. Uusi bensiinipumppu, kokonaan metallista.
5. Parannettu venttiilivoitelu.
6. Tehokkaampi venttiilien jäähdytys.
7. Uusi, isompi ilmanpuhdistaja.
8. Moottorin kiinnitys tukevampi.
9. Kokonaan uusi generaattori.
10. Käynnistinmoottorin välitys edullisempi.
11. Vahvempi kennoston kannatin.
12. Tehokkaampi äänenvaimentaja.
13. Putkimainen kardaniakseli.
14. Kokonaan koteloidut takajouset.
15. Uusi ohjauskoneisto, korkeinta laatua.
16. Isommat, hienot napakapselit.
17. Voimakkaammat valonheittäjät.
18. Hienompi, ulkoasu.
19. Parannettu alkuperäinen Fisherin vedoton tuuletus.
20. Taaksepäin suunnattu tuuletin rintalevyssä.
21. Uusi, hienompi kojetaulu, jossa lokero.
22. Parannetut lukot.
23. Kokonaan uusi, parannettu varapyörän kiinnitys (välittömästi kehyksen yhteydessä).

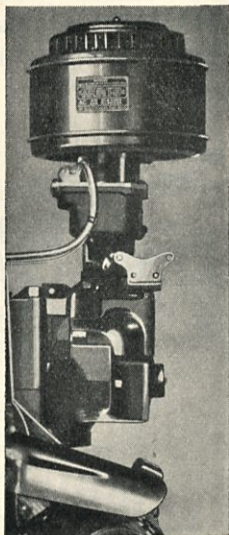
1



Termostaattista etulämmityssäätöä, joka jo v. 1933 mallissa oli automaattinen, on parannettu vastapainolla, joka vaikuttaa lämpöläppään, niin että se nopeammin aukee, niin kohta kuin moottori on saavuttanut oikean käyntilämpötilan.

2

Kaasuttajaa ja varsinkin kiihdytuspumppua on parannettu ja toimii viimeksimainittu tyydyttävästi olkoon kierrosluku mikä tahansa. Tyhjänäkäyntiä on myös parannettu ja polttoaineen sekoitus pysyy nyt samankaltaisena vauhdin kohottua yli 35 km/t:ssa.



3

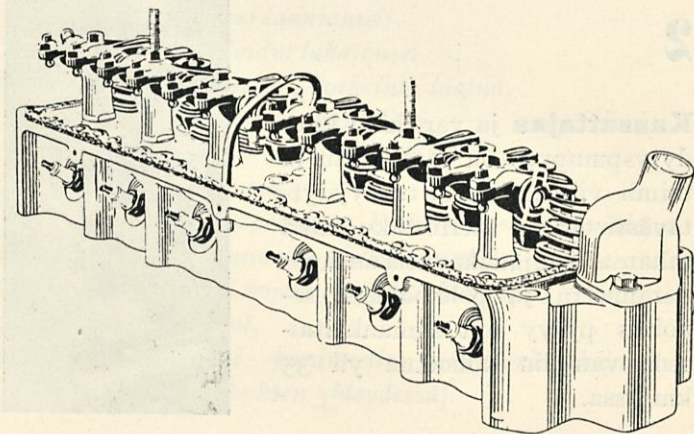
Eristyslevy, suurempaa kokoa, on asetettu poistoputken ja pudotuskaasuttajan jalan välille. Sen tarkoituksena on estää lämpöä siirtymästä kaasuttajaan ja aiheuttamasta bensiinin »kiehumista» uimurikammiossa.

4

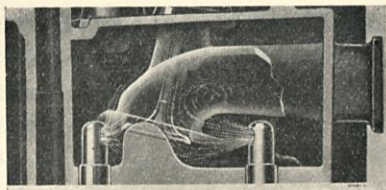
Uusi bensiinipumppu, kokonaan metallista, on asennettu niin, että siivilää voidaan mukavasti ja nopeasti puhdistaa.

5

Venttiilien voitelua on parannettu ja pumppuaa öljyä ylös nostajakoneistoon käytännöllisesti katsoen millä kierrosluvulla tahansa. Tulos: äänettömämpi käynti.



6



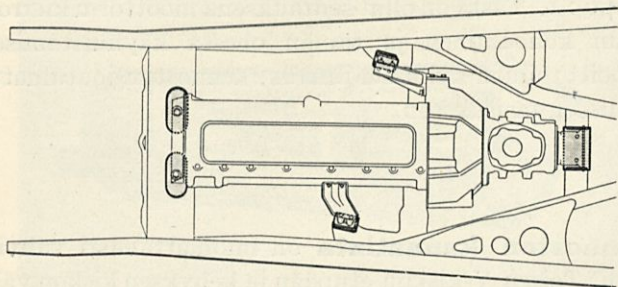
Venttiilien jäähdytystä on räjähdyskammioitten muodon muuttamisen ohessa voitu huomattavasti parantaa. Jäähdytysvaipassa on nyt erikoisia kuparisuuttimia, joitten kautta voimakas virta jäähdytettyä vettä ruiskuaa suoraan pakoventtiilien istukoille.

7

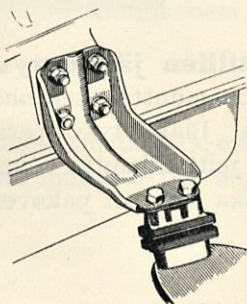
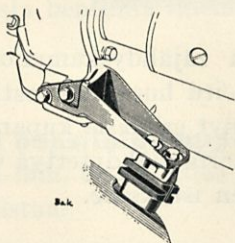
Uusi, isompi ilmanpuhdistaja, jossa tehokkaampi imuäänenvaimentaja.

8

Moottorin kiinnitystä on myös muutettu. Moottori on nyt viidestä kohtaa kiinnitetty: kiinnityskohtia on



kaksi edessä, yksi kummallakin puolella sekä yksi vaihdelaatikon takapäähän alla. Moottori on tietenkin kiinnityskohdissa eristetty kehyksestä vahvoilla kumieristeillä.



9

Generaattori on kokonaan konstruoitu uudelleen. Latausvirta kohoaa nyt automaattisesti virrankulutuksen mukaan (esim. silloin kun valonheittäjät palavat).

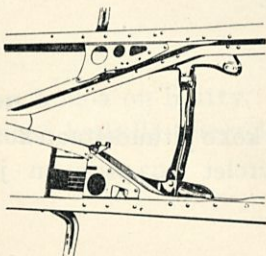
10

Käynnistinmoottorin välitystä on muutettu 10,4 : 1 — 14,6 : 1. Tästä on ollut seurauksena moottorin kierrosluvun kohoaminen ja tämän ohessa käynnistämisen helpottuminen kylmällä ilmalla, kennoston joutumatta liialliseen rasitukseen.

11

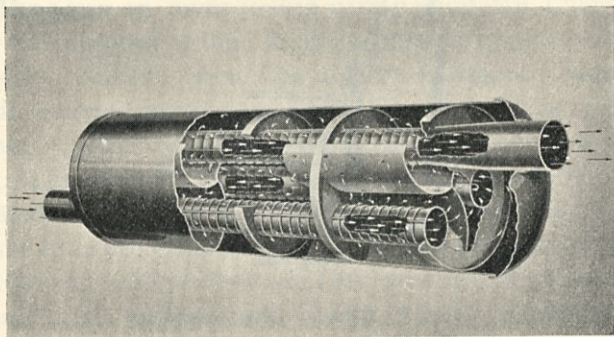
Kennoston kannatinta on huomattavasti vahvistettu. Toisen Y-kiskon etupään ja kehyksen kiskon väli-

nen kulma soveltuu mainiosti kennoston paikaksi. Kennostoa ei siinä pääse mikään vahingoittamaan. Varsinainen kannatin on käytännöllisemmin konstruoitu ja on nyt mukavampi kohottaa kennostoa, jossa on 15 levyä aikaisemman 13 sijasta.



12

Äänenvaimentajaa on huomattavasti parannettu. Pakoputki on valmistettu vahvemmassa aineksessa. Äänenvaimentajassa on kaksinkertaiset teräksiset seinämät. Pakoputki on kiinnitetty kolmesta kohtaa. Jokainen kiinnike on eristetty kehyksestä paksuilla kumikappaleilla.



13

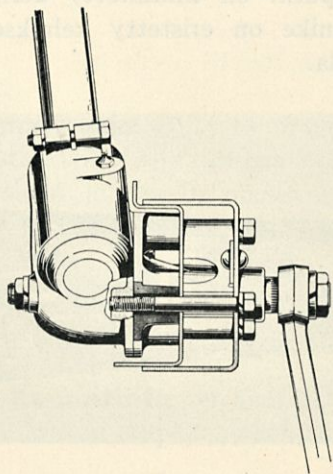
Kardaaniakseli on nyt putkimainen, josta on seurauksena, ettei se pyri heittämään vauhdin ollessa suuri. Kuten aikaisemmin, vastaanottaa kardaaniputki vääntömomentin.

14

Takajouset on koko pituudeltaan koteloitu metallisiin suojuksiin. Chevrolet 1934:ssä on jousikitinä aivan tuntematonta.

15

Ohjausta on, lukuunottamatta yksilöllisen etujousituksen aikaansaamaa vaikutusta, huomattavasti parannettu. Ohjauskoneisto on nyt ruuvi- ja kaksoiskela-



mallia. Kela on laakeroitu kaksinkertaisella kuulalaa-kerilla, kun taas ruuvi rullalaa-kerilla. Uusi välitys-suhde: 16 : 1. Tämänmallista ohjauslaitetta on aikai-semmin käytetty vain kalleimman hintaluokan vau-nuissa.

16

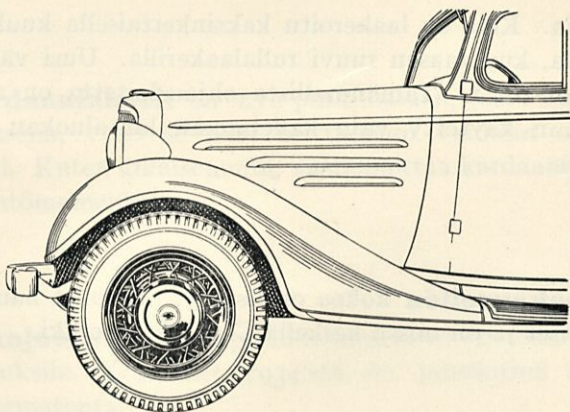
Napakapselien kokoa on lisätty. Ne ovat hauskan näköiset ja on niissä keskellä Chevrolet-merkki.

17

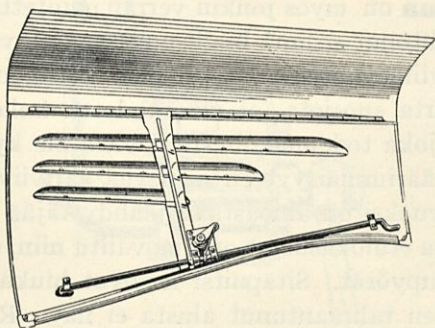
Valonheittäjät on sekä ulkoasultaan että sisäraken-teeltaan konstruoitu uudelleen. Valovoimakkuutta on lisätty 20 %'lla ja kokovalolamput ovat nyt 32 nor-maalikynttilää. Merkinantotorvi on siirretty konepei-ton alle.

18

Ulkoasua on myös jonkin verran muutettu. Chevrolet ei ole tahtonut mennä liiallisuuksiin virtaviivatyyliissä. Koska viimevuotisen Chevroletin korimuoto saavutti niin suurta suosiota, ei ole tahdottu kokeilla yleisön maulla, joka todennäköisesti ei vielä ole kypsä hyväk-symään äärimmäisyyteen menevää ääriviivamuotoilua. Tämän vuoksi on ainoastaan jäähdyttäjää hiukan kal-listettu ja etulokasuojat on muovailtu niin, että ne peit-tävät etupyörät. Sitäpaitsi ne ovat hiukan kuperam-mat, joten tahraantunut alusta ei näy. Rintalevy on

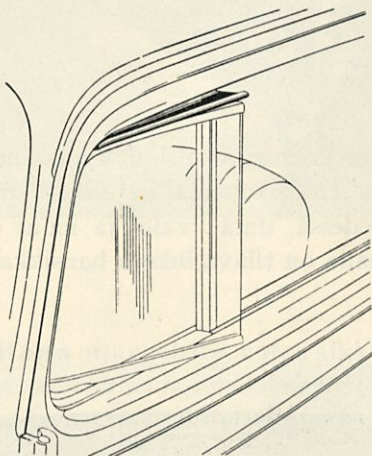


tehty lyhyemmäksi ja konepeitto pidennetty taaksepäin melkein tuulilasiin saakka, jolloin sen muoto on tullut »lennokkaammaksi». Samalla huomaamme, että lokasuojien ja konepeiton väli, johon aikaisemmin kerääntyi vettä, likaa, varisseita lehtiä ja muuta törkyä, on kokonaan poistettu, koska lokasuojat edestä päättyvät konepeiton sisäpuolelle.



19

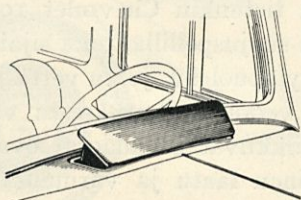
Vedoton alkuperäinen Fisher-tuuletus, viime vuoden suuri uutuuus, jota tänä vuonna melkein jokainen tehdas on suuremmalla tai pienemmällä menestyksellä jäljentänyt, on tietenkin Chevrolet 1934:ssä. Sitä on yhä parannettu suojuspellillä, joka sijaitsee etuikkunan liikkuvan osan yläpuolella, joten vettä ja lunta ei pääse tunkeutumaan vedon vaikutuksesta vaunuun. Tuulilasi ja kaikki liikkuvat ikkunaosat ovat varmuuslasia, jonka erinomainen laatu ja varmuus v. 1933 aikana moneen otteeseen todettiin.



20

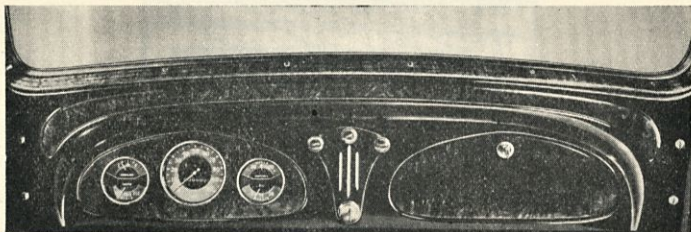
Tuuletusluukku rintalevyssä on käännetty ympäri. Se aukenee nyt tuulilasiin päin ja ilmavirta, joka koh-

taa tuulilasin kovalla vauhdilla, imeytyy luukusta, jolloin välitöin veto vaunun etuosassa vältetään.



21

Kojelauta on kokonaan uusi, nykyaikainen ja mitä hienointa tyyliä. Lentokonemalliset kojeet ovat nyt kaikki kuljettajan edessä, ilma-, valo- ja muut säätimet keskellä ja oikealla on tilava lokero hansikkaille, kartoille,



kääröille ymille. Valojen jalkasäädin on entisellään. Kojeet ovat, kuten ennen, täydelliset. Katsokaa eritelmaa!



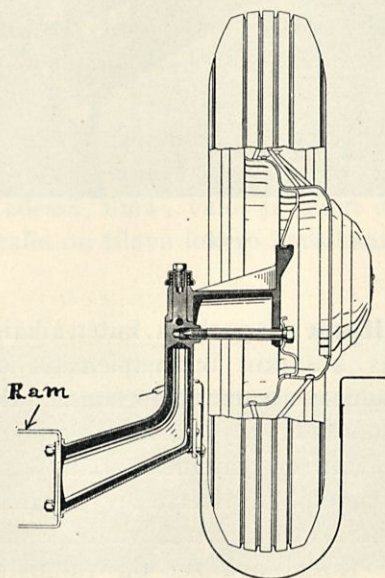
22

Vaunu lukitaan sisäpuolelta, kuten aikaisemmin, painamalla alas kussakin ikkunapienassa oleva nappi. Ulkoapäin lukitaan vaunu vasemman takaovan kahvasta. Erinomaisen käytännöllistä on, että oven ja sytytyksen avain on yhteinen. Jokaisessa avaimessa on lukon numerolla varustettu levy, joka helposti voidaan irroittaa: levyn säilyttää vaununomistaja vastaisen varalle. Koska avaimet on valmistettu tarkoin

mittaeroin, on jäljennösten valmistaminen erittäin vaikeata, ja koska numero ei enää esiinny avaimessa, on varkaalla pienemmät mahdollisuudet saada sopiva avain.

23

Varapyörien kiinnitystä on nyt huomattavasti parannettu niissä vaunuissa, joissa pyörät ovat etulokasuojissa. Erikoinen kiinnike on kiinnitetty kehykseen, eikä pyörä mistään kohtaa ole lokasuojan varassa, joten viimeksi mainittu ei pääse muuttamaan muotoaan.



Kuten varmasti olette huomannut, ovat edelläolevassa luetellut v. 1934 Chevroletin parannukset koskeneet ainoastaan *uusia*; siihen, mikä jo aikaisemmin on ollut tunnusomaista Chevroletille nim. »ison-vaunun ominaisuudet», taloudellisuus, joustavuus, sekä varsinkin erinomainen laatu, ei tässä kirjassa rajoitetun tilan vuoksi ole kajottu yksityiskohtaisesti.

Uskomme kuitenkin, että Te myyjänä esitellessänne vaunua, ette anna tämän vuoden uutuuksien työntää syrjään Chevroletille jo monta vuotta tunnusmerkillisinä olleita ominaisuuksia, jotka monelle asiakkaalle epäilemättä ovat yhtä arvokkaat kuin parannukset.

Chevrolet on vaunu, joka monessa suhteessa on nyky-aikaisen autorakennustaidon huipputuote — eräissä teknillisissä kohdin on se huomattavasti pahimpien kilpailijoittensa edellä. Kun mekaaninen täydellisyys esiintyy mainion laadun yhteydessä, on meillä ne parhaat ominaisuudet, jotka vaununostaja vaatii vaunulta. Näin ollen voidaan tulla vain siihen tulokseen, että Chevroletissa on

**”enemmän vasta-arvoa rahalle
kuin missään muussa autossa”.**

Kerratkaamme, mitä edellä olemme tarkastaneet:

CHEVROLET 1934:ssä *on*

polvinivel-jousitus

80 hv. moottori, jonka taloudellisuus

parempi

ristikehys, YK-mallia

5 sm pitempi akselinväli, 10 sm

pitempi kori

tehokkaammat jarrut

isommat renkaat, 5,50×17

sisustus, joka tarjoaa enemmän mukavuutta.

Kaikista näistä ominaisuuksista on tuloksena juuri se, jota kaikki nykyajan autoteknikot hartaimmin koettavat saavuttaa, nimittäin

Verrattomasti ylivoimaiset ajo-ominaisuudet, erinomainen mukavuus ajossa.

Mutta

asiakas huomaa kaiken tämän ja antaa sille arvoa vast sitten, kun hän on koeajanut uutta vaunua.

Senvuoksi

lausumme uudelleen iskulauseemme

"Asiakas on saatava vaunuun":

Kun hän on ajanut sitä viisi minuuttia, ei hän koskaan halua ajaa muuta autoa".

Teknillinen selostus.

Akselinväli 112" = 2,845 m.

Raideväli — edessä 1,435 m — takana 1,461 m.

Moottori. 6-syl. kansiventtiili-moottori. Sylinteriläpimitta 84,14 mm. Iskun pituus 101,6 mm. Sylinteritilavuus 3,39 litr. Puristussuhde 5,45 : 1. **Jarrutettuja hevosvoimia** 80 3,300 kierr./min.

Moottori on **tasapainoittamalla** kiinnitetty kehykseen. Moottorin viisi kiinnityskohtaa on eristetty kehyksestä pehmeällä kumilla.

Sylinteriryhmä. Sylinterit on valettu yhteen ryhmään kampikammion yläosan kanssa. Sylinterikansiventtiilikoneistoinen on irroitettava. Palamisen kiihruhtamiseksi on toiset venttiilit asennettu sylinterikanteen vinosti. Räjähdysskammiot yhtenäiset ilman energiaa kuluttavia taskuja.

Männät ovat erikoisvalurautaa ja varustetut kolmella renkaalla, kahdella puristusrenkaalla ja yhdellä öljyrenkaalla. Männäntapit ovat pronssilaakereissa.

Kampiakseli. Staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu, varustettu vastapainoilla ja värinänvaimentajalla. Paino 28,8 kg.

Kampiakselin laakerit. Läpimitta: etumainen 52,39 mm, keskimäinen 53,98 mm, takimmainen 55,56 mm.

Pituus: etumainen 44,45 mm, keskimmäinen 47,63 mm, takimmainen 55,16 mm.

Nokka-akseli. Muotoon taottu ja käsitelty lämmöllä, kolmesta kohtaa laakeroitu.

Venttiilit. Kansiventtiilit ohjattavissa valurauta-holkeissa. Vipubarret laakeroitu läpiporatulle akselille ja voideltuvat paineella. Koko venttiilikoneisto on kote-loitu öljytiiviiseen koppaan. Pakoventtiilit jäähtyvät tehokkaasti. Erikoinen jousilaite venttiilinnostajassa liiallisen liikkumavaran ja häiritsevien äänien ehkäise-miseksi koneistossa.

Voitelu. Yhdistetty paine- ja roiskevoitelu. Paine-voitelu kampiakselin, nokka-akselin laakereihin ja vent-tiilikoneistoon. Keskipakoismallinen öljypumppu. Kam-pikammion öljytilavuus: 4,73 litra.

Bensiinilaitteet. Hyvin eristetty Carter-kaasuttaja, jossa kiihdytyspumppu, yhdistetty ilmanpuhdistaja ja imuäänenvaimentaja. Vain tarkistus tyhjänäkäynti-sekoitusta silmälläpitäen. Pakoputkella termostaatti-sesti säädetty etulämmityslaite, täysin automaattinen.

A.C.-bensiinipumppu, varustettu bensiininpuhdistaja-lla. Alustan takaosassa on bensiinisäiliö, jonka tila-vuus 53 litraa. Kojelaudassa sähköbensiinimittari.

Jäähdytystö. Harrison-kennojäähdyttävä. Jäähdyt-tävä V-muotoisessa vaipassa, sisäpuolinen ristikko suo-jelee sitä. Keskipakoismallinen vesipumppu. 4-siipinen

tuulettaja. Siipien pituus ja nousu sama, mutta asennettu niin, että siivet muodostavat eri kulmat resonanssivärinän välttämiseksi. Tilavuus: 9,94 litr.

Sähkövarusteet. Generaattori, jossa kolme harjaa, varustettu magneettisella virrankatkojalla. Kuormituksen lisääntyessä kohoaa latausvirta automaattisesti. Virranjakaja on varustettu automaattisella sytytysasettelulla. Asettelen saa aikaan sekä keskipakoissäädin että imu imuputkessa. Asettelu voidaan suorittaa myös käsin sytytysnakutusten välttämiseksi, n.s. »octane» asettelu. **Käynnistinmoottori**, jossa Bendix-kytkentä. Käynnistinmoottorin kytkentä suoritetaan kaasupolkimella ja irroittaminen tapahtuu automaattisesti virrankatkojan välityksellä, johon imu vaikuttaa, kun bensinimoottori alkaa käydä. **Kennosto.** 6 voltin 90 amp.tunt. kennosto. **Valonheittäjät** kromatut. Pyssähdyslamppu toimii ainoastaan silloin, kun sytytys on yhdistetty.

Kytkin. Yksilevyinen, kuivalamellikytkin, täysin koteloitu. Kitkalevyn irroituslaakeri grafiittimassaa ja varustettu öljysäiliöllä.

Vaihdelaatikko. Synkronisoitu vaihdelaatikko, jossa 3 vaihdetta eteen- yksi taaksepäin. **2:nen vaihde äänestömästi toimiva.** Välityssuhde: ykkönen 3,02 : 1, kakkonen 1,70 : 1, kolmonen suora, taaksekäynti 3,40 : 1. Vaihdelaatikkoon sopii öljyä 1,18 litraa.

Kehys. Puristetusta teräksestä, yhdistettyä YK- ja laatikkoamallia.

Jousitus. Edessä yksilöllinen polvinivel-jousitus, Dubonnetin järjestelmää. Etuakseli pulteilla kiinni kehyksessä. Takana puolisoikeat, pitkittäiset jouset kromi-vanadium-teräksestä, kokonaan koteloidut terästuppiin, pituus 1,372 m. Itsesäädettyvät jousinivelet takana. Takana Delco-Lovejoy-nesteiskunvaimentajat; edessä iskunvaimentajat jousijärjestelmän yhteydessä.

Putkimainen kardaaaniakseli, karaistusta kromi-nikkeliteräksestä, koteloitu kardaaniputkeen.

Kardaaninivel kokonaan metallista, voideltu auto-maattisesti vaihdelaatikosta, joka on asennettu nivelen ja kardaaaniakselin väliin.

Taka-akseli. Puoleksi kantava, banjo-mallinen koppa, puristettu yhdestä kappaleesta. Käyttöakselit on päistään varustettu laipoilla, jotka kannattavat pyöriä. Tästä syystä akselin ulkopäässä oleva rulla-laakeri tulee välittömästi pyörän keskustaan. Taka-akselin koppaan sopii 1,89 litraa. Taka-akselin välitys 4,11 : 1.

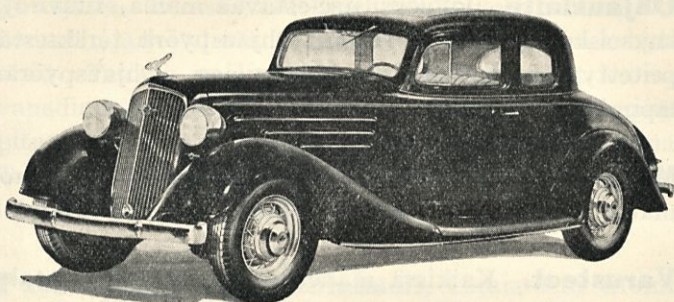
Pyörät. Teräspuolapyörät, läpimitta 17", varustetut 5,50—17 pallorenkailla. Normaalipaine 1,96 kg.

Jarrut. Sisäpuolelta laajenevat 4-pyöräjarrut. Kaksi jarrukenkää kussakin pyörässä. 12 vahvikelaippaa kussakin jarrurummussa edistään myös osaltaan rumpujen jäähdytystä. Kokonaispinta 1,098 sm².

Ohjauslaite. Puoleksi itse-estävää mallia, ruuvi- ja kaksoiskela. Välitys 16 : 1. Ohjauspyörä teräksestä, peitetty kovakumilla. Kolme puolaa. Ohjauspyörän läpiniitta 432 mm.

Metalliosat. Kaikki kiiltävät metalliosat ovat kromatut.

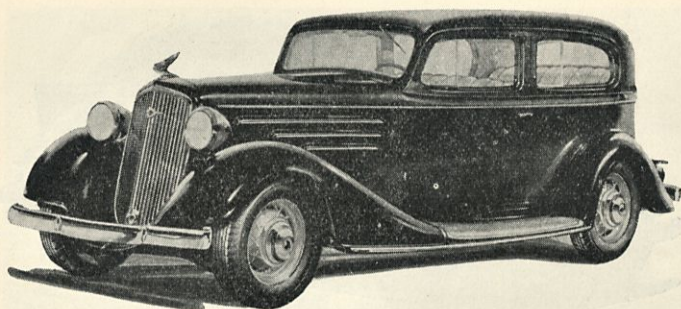
Varusteet. Kaikissa malleissa on tuuletin rintalevyssä. Alkuperäinen Fisherin vedoton korituuletus, sisäänrakennettu jäähdyttäjän ristikko, valonheittäjien jalkasäädin, taakseenäyttävä peili, automaattinen suunnanosoittaja, automaattinen tuulilasinpuhdistaja, kojetaulu, jossa lentokonemalliset kojeet, merkinantotorvi. Umpinaisissa malleissa on aseteltava etuistuin, kyynärtuet, sisävalaistus, tuhkakuppi ja aseteltava auringonsuojus.



Chevrolet 1934 Urheilu-Kupee

Varusteet: Kromatut valonheittäjät. Sisäänrakennettu jäähdyttäjän ristikko. Taaksenäyttävä peili. Tuulilasinpuhdistaja. Automaattiset suunnanosoittimet. Aseteltava auringonsuojus. Edessä ja takana kromatut puskurit. Fisherin vedoton tuuletus. Kuusi teräspuolapyörää, joissa 5.50—17 pallorenkaat, varapyörät etulokasuojissa. Matkatavarateline. »Securiittilasi» tuulilasi. Tuulettimet. Tuhkakuppi. Nostettava ylimääräinen istuin 2 hengelle. Takalokasuojien aseteltava. Katossa radioantenni.

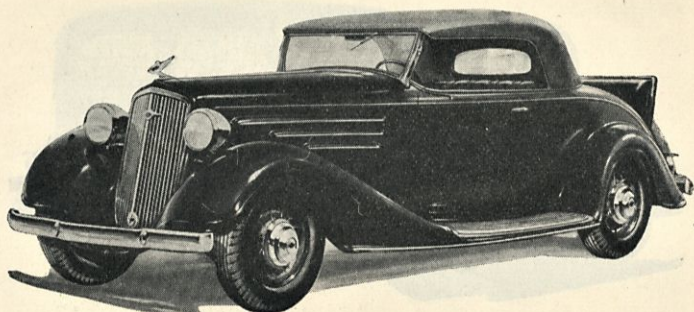
Hinta: Ilmoituksissa esiintyvä luettelohinta:
 Hinta toimituspaikalla:
 Merkintöjä, jotka koskevat vähittäismaksuhintaa:



Chevrolet 1934 Coach

Varusteet: Kromatut valonheittäjät. Sisäänrakennettu jäähdyttäjän ristikko. Taaksenäyttävä peili. Tuulilasinpuhdistaja. Automaattiset suunnanosoittimet. Aseteltava auringonsuojus. Edessä ja takana kromatut puskurit. Fisherin vedoton tuuletus. 5 teräspuolapyörää, joissa 5.50—17 pallorenkaat. Varapyörä takana. »Securiittilasinen» tuulilasi. Tuulettimet. Kierrekaihdin. Tuhkakuppi. Huopakannatin. Aseteltava ohjaajanistuvin. Katossa radioantenni.

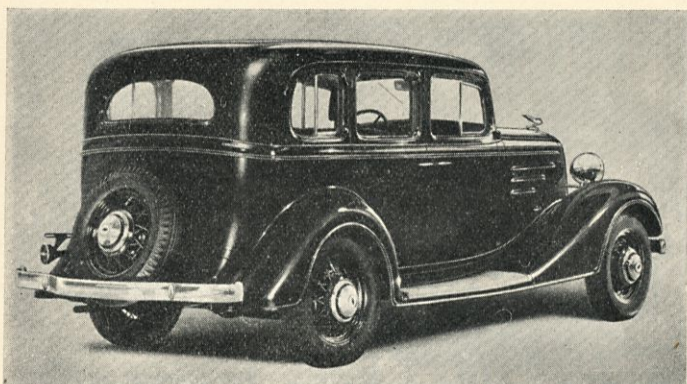
Hinta: Ilmoituksissa esiintyvä luettelohinta:
 Hintatoimituspaikalla:
 Merkintöjä, jotka koskevat vähittäismaksuhintaa:



Chevrolet 1934 Urheilu-Roadster

Varusteet: Kromatut valonheittäjät. Sisäänrakennettu jäähdyttäjän ristikko. Taaksenäyttävä peili. Tuulilasinpuhdistaja. Automaattiset suunanosoitimet. Kuusi teräspuolapyörää, joissa 5.50—17 pallorenkaat. Varapyörät etulokasuojissa. Matkatavarateline. »Securiittilasi-nen» tuulilasi. Kuomupeite. Takana ylimääräinen istuin kahdelle. Edessä ja takana kromatut puskurit.

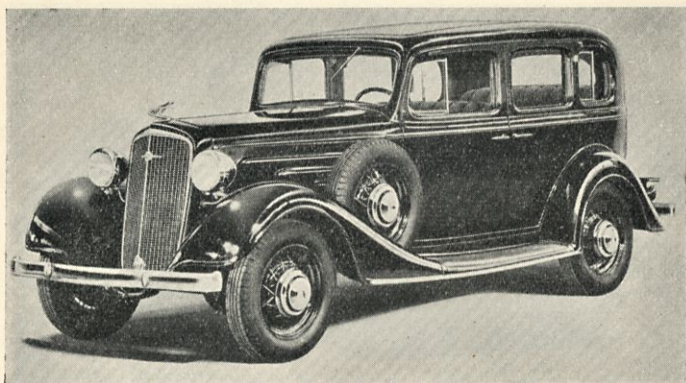
Hinta: Ilmoituksissa esiintyvä luettelohinta:
 Hintatoimituspaikalla:
 Merkintöjä, jotka koskevat vähittäismaksu-
 hintaa:



Chevrolet 1934 Sedan

Varusteet: Kromatut valonheittäjät. Sisäänrakennettu jäähdyttäjän ristikko. Taaksenäyttävä peili. Tuulilasinpuhdistaja. Automaattiset suunnanosoittimet. Aseteltava auringonsuojus. Edessä ja takana kromatut puskurit. Fisherin vedoton tuuletus. 5 teräspuolapyörää, joissa 5.50—17 pallorenkaat. Varapyörä takana. »Securiittilasinen» tuulilasi. Tuulettimet. Kierrekaihdin. Tuhkakuppi. Huopakannatin. Aseteltava ohjaajanistuin. Katossa radioantenni.

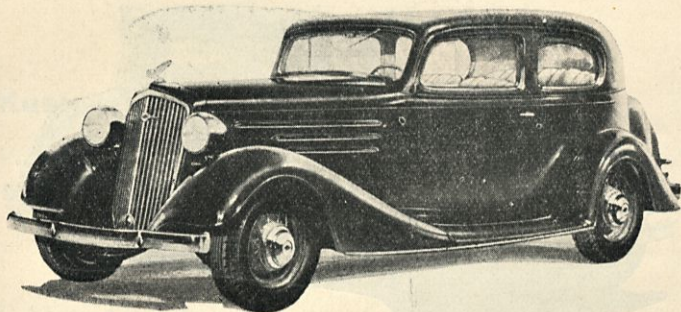
Hinta: Ilmoituksissa esiintyvä luettelohinta:
 Hintatoimituspaikalla:
 Merkintöjä, jotka koskevat vähittäismaksuhintaa:



Chevrolet 1934 Special Sedan

Varusteet: Kromatut valonheittäjät. Sisäänrakennettu jäähdyttäjän ristikko. Taaksenäyttävä peili. Tuulilasinpuhdistaja. Automaattiset suunnanosoittimet. Aseteltava auringonsuojus. Edessä ja takana kromatut puskurit. Fisherin vedoton tuuletus. Kuusi teräspuolapyörää, joissa 5.50—17 pallorenkaat. Varapyörät etulokasuojissa ja varustettu metallisilla suojuksilla. Matkatavarateline. »Securiittilasinen» tuulilasi. Tuulettimet. Kierrekaihdin. Tuhkakuppi. Huopakannatin. Aseteltava ohjaajanistuin. Katossa radioantenni.

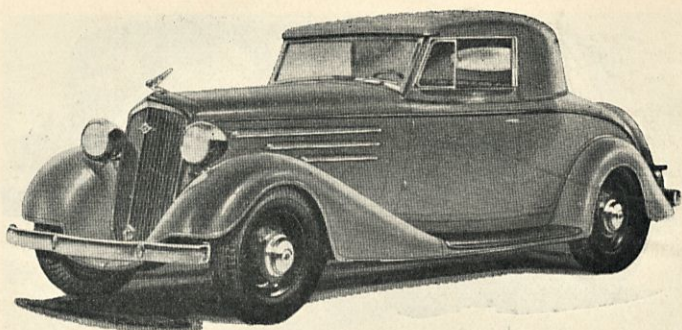
Hinta: Ilmoituksissa esiintyvä luettelohinta:
 Hinta toimituspaikalla:
 Merkintöjä, jotka koskevat vähittäismaksuhintaa:



Chevrolet 1934 Club Sedan

Varusteet: Kromatut valonheittäjät. Sisäänrakennettu jäähdyttäjän ristikko. Taaksenäyttävä peili. Tuulilasinpuhdistaja. Automaattiset suunnanosoittimet. Aseteltava auringonsuojus. Edessä ja takana kromatut puskurit. Fisherin vedoton tuuletus. Kuusi teräspuolapyörää, joissa 5.50—17 pallorenkaat. Varapyörät etulokasuojissa. Takana sisäänrakennettu metallinen matka-arkku. »Securiittilasinen» tuulilasi. Tuulettimet. Kierrekaihdin. Tuhkakuppi. Huopakannatin. Aseteltava ohjaajanistuim.

Hinta: Ilmoituksissa esiintyvä luettelohinta:
 Hinta toimituspaikalla:
 Merkintöjä, jotka koskevat vähittäismaksuhintaa:



Chevrolet 1934 Cabriolet

Varusteet: Kromatut valonheittäjät. Sisäänrakennettu jäähdyttäjän ristikko. Taakseenäyttävä peili. Tuulilasinpuhdistaja. Automaattiset suunnanosoittimet. Edessä ja takana kromatut puskurit. Kuusi teräspuolapyörää, joissa 5.50—17 pallorenkaat. Varapyörät etulokasuojissa. Matkatavarateline. »Securiittilasinen» tuulilasi. Tuhkakuppi. Aseteltava ohjaajanistuin.

Hinta: Ilmoituksissa esiintyvä luettelohinta:
 Hintatoimituspaikalla:
 Merkintöjä, jotka koskevat vähittäismaksuhintaa:

Erilaisia tietoja

Kustannukset:

<i>V e r o:</i>	.....	mk.
	»
	»
	»
<i>V a k u u t u s:</i> Pakollinen:	.....	»
Täydellinen:	.....	»

Ylimääräisten varusteitten hinta:

Metallinen varapyörän suojus:	.....	mk.
Vahakankainen »	»	»
Matka-arkku:	.....	»
»	»
Kukkalasi:	.....	»
Jousitupet:	.....	»
Jäähdyttäjän suojus:	.....	»
Maskotti:	.....	»
»	»
Lämpölaite »Chevrolet»:	.....	»
»	»	»
Tuulilasin lämmittäjä:	.....	»
Savukkeeseen sytyttäjä:	.....	»
Kello:	.....	»
Huopa:	.....	»

Chevrolet 1934 Cabriolet

KP 211